



Beleid inzake fietshelmen: issues en ervaringen

Charles Goldenbeld,
Instituut Wetenschappelijk Onderzoek
Verkeersveiligheid SWOV



Deze presentatie

- SWOV
- Fietsen en fietsonveiligheid in Nederland
- Beleid
 - ✓ Nederlands beleid
 - ✓ Internationaal beleid/discussie
- Ervaringen met vrijwillige promotie
 - ✓ Nederlandse ervaringen
 - ✓ Internationale ervaringen
- Conclusies



Waar staat de SWOV voor?

- Missie: met kennis uit wetenschappelijk onderzoek bijdragen aan verbetering verkeersveiligheid
- Openbare kennis voor verkeersprofessionals
- Ambitie SWOV: netwerkorganisatie, topinstituut, nationaal en internationaal, onafhankelijk, multidisciplinair
- SWOV doet ongevalonderzoek, experimenteel onderzoek, evaluatiestudies, doorrekenen beleidsplannen, second opinions
- SWOV werkt voor overheid, semi-overheid, politie, justitie, bedrijfsleven, consultants

Bronnen Fietsen en Fietshelm o.a.

Onderwerp	Referentie
Fietshelmen	SWOV (2012). Factsheet fietshelmen. SWOV, Leidschendam.
Fietshelmen bij kinderen	Kemler, H.J. et al. (2009). De fietshelm bij kinderen en jongeren; onderzoek naar de voor- en nadelen. Stichting Consument en Veiligheid, Amsterdam.
Fietsveiligheid en maatregelen	Reurings, M. et al. (2012). Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten. R-2012-08 SWOV, Leidschendam.
Beschermende werking v.d. fietshelm	Recent: Elvik (in press). Corrigendum to: "Publication bias and time-trend bias in meta-analysis of bicycle helmet efficacy: A re-analysis of Attewell, Glase and McFadden, 2001" [Accid. Anal. Prev. 43 (2011) 1245–1251] Bambach, M.R. (2013). The effectiveness of helmets in bicycle collisions with motor vehicles: A case–control study. Accident Analysis and Prevention, 53, 78-88.
Fietsende senioren	Berveling, J & Derriks, H. (2013). Opstappen als het kan, afstappen als het moet. Een sociaalpsychologische blik op de verkeersveiligheid van fietsende senioren. Ministerie Infrastructuur en Milieu, Den Haag.
Wettelijke Verplichtstelling	Recent: Dennis et al. (2013). Helmet legislation and admissions to hospital for cycling related head injuries in Canadian provinces and territories: interrupted time series analysis. BMJ, 2013; 346 (may14 1): f2674 DOI: 10.1136/bmj.f2674



De fiets(er)

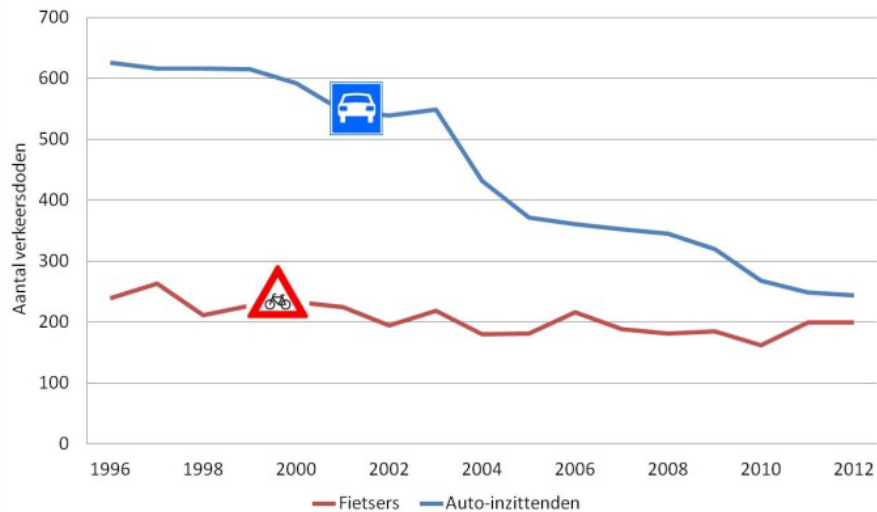
- De fiets (N=ca. 18 miljoen) is een evenwichtsvoertuig zoals de bromfiets en motor
 - Instabiel bij:
 - Lage snelheid;
 - Glad wegoppervlak (toegepast materiaal, vuil, zand, sneeuw/ijs);
 - Raken van structuren/objecten (stoepranden, gaten, hobbels, paaltjes, wiel andere fietser, takken);
- Nederland fietsland: jaarlijks ca. 14 miljard fietskilometers in Nederland
- Toenemende snelheidsverschillen op fietsinfrastructuur: meer elektrische fietsen, snorfietsen.

Fietsongevallen in Nederland

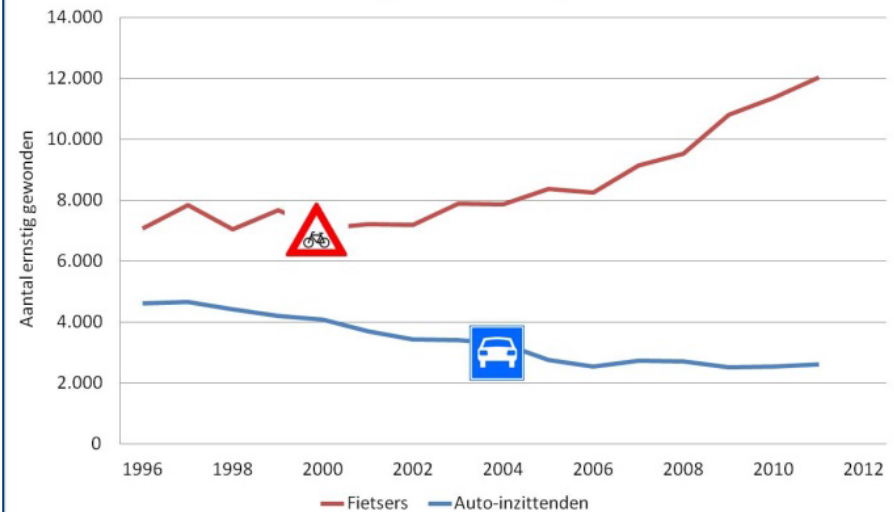
- Jaarlijks:
 - Ca 200 doden (bijna een derde van alle verkeersdoden)
 - Ca. 11.000 ernstig gewonden (EG)
- 75% EG: enkelvoudige fietsongevallen, waarvan 70% binnen bebouwde kom.
- 25% EG: aanrijding met andere verkeersdeelnemer, waarvan 80% binnen bebouwde kom.

Ontwikkeling verkeersveiligheid fietsers/auto-inzittenden Nederland

Trend Verkeersdoden



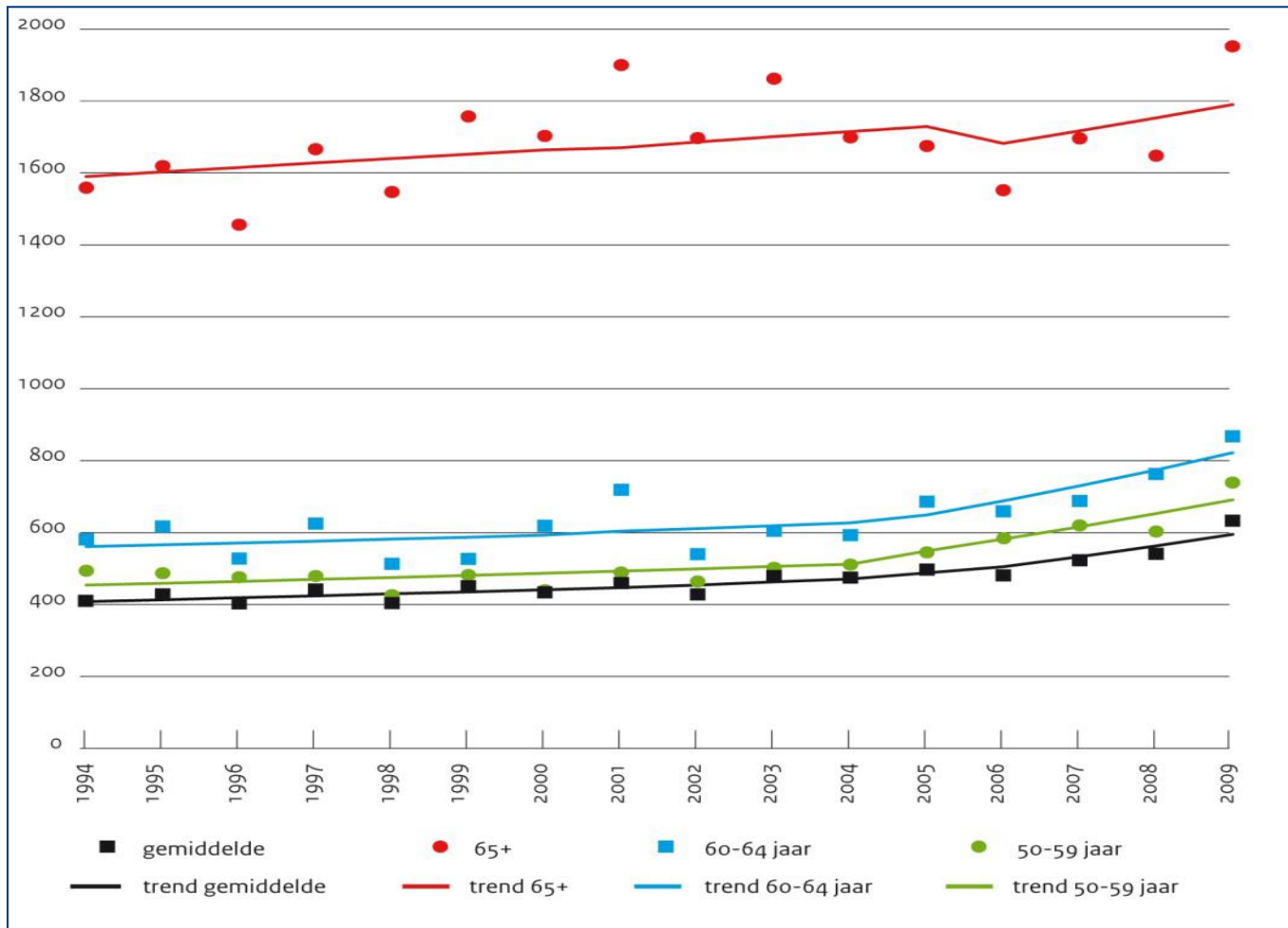
Trend Ernstig Verkeersgewonden





Risico-ontwikkeling fietsen naar leeftijd

Ernstig gewond/miljard fietskms. Bron: SWOV, CBS, bewerking KiM.



Vijf smaken van overheidsbeleid inzake de fietshelm

Beleid	Toelichting
A. Niets doen	De overheid beschouwt het wel of niet gebruiken van een fietshelm als privédoomein
B. Neutrale informatieverstrekking	De overheid informeert de burger over de werking en kenmerken van fietshelm zonder daaraan een richtinggevend advies te verbinden
C. Persuasieve communicatie	De overheid bevordert het fietshelmgebruik bij alle fietsers of specifieke doelgroepen fietsers door informatie die erop gericht is burgers te overtuigen van het belang van het dragen van een fietshelm
D. Actief campagne voeren	De overheid voert actieve landelijke en regionale campagnes om de fietshelm te promoten
E. Wettelijke verplichtstelling	De overheid stelt het dragen van de fietshelm verplicht voor alle fietsers of voor specifieke doelgroepen



Recent Nederlands beleid fietsveiligheid

- Nationale Onderzoeksagenda Fiets
 - SWOV, Fietsberaad, Ministerie van IenM, KiM, Ministerie van VWS, TNO, Fietsersbond, TU Delft, Rijksuniversiteit Groningen, VVN, VeiligheidNL en revalidatiecentrum Roessingh.
 - Site: www.noaf.nl
- Beleidsimpuls Verkeersveiligheid → Stimulering aanpak knelpunten fietsinfra → Modelaanpak veilig fietsen
 - Fietsveiligheid Best practices Nederlandse gemeenten in 2012 Fietsberaadpublicatie
 - Link: http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaadpublicatie-23_best-practices-fietsveiligheid.pdf
- Evaluatie grootschalige, regionale proef stimulering fietshelmen kinderen basisschool Zeeland 2010-2015
- Aandacht voor nieuwe trends: elektrische fietsen, senioren fietsen en gebruik media-apparatuur tijdens fietsen
- Iets minder recent: maatregel dodehoek vrachtauto, fietslicht-campagne 2009, educatieprojecten scholieren



Internationaal beleid:

Wettelijke verplichtstelling van de fietshelm

(Verplichtstelling wielrenners buiten beschouwing)

	Iedereen	Doelgroepen (kinderen)
Buiten Europa	Australië Nieuw-Zeeland 3 Canadese staten	VS ca. 20 staten (meestal 0-15 jaar)
Europa	Finland Spanje (buiten stedelijk gebied)	Oostenrijk (0-11 jaar) Zweden, IJsland, Slovenië (0-14 jaar) Kroatië (0-15 jaar) Tsjechië (0-17jaar)

Beleidsdiscussie rondom de fietshelm

Topic	Tegenstanders v.d. fietshelm	Voorstanders v.d. fietshelm
Beschermende werking?	Onvoldoende kennis, beschermende werking beperkt (niet adequaat bij snelheden > 20 km/u).	Beschermende werking hoofd-/hersensletels overtuigend aangetoond.
Alternatieve maatregelen?	Primaire preventie heeft voorrang boven secundaire preventie. Scheid fietsers van gemotoriseerd verkeer en verbeter kwaliteit van fietsvoorzieningen.	Groot aandeel valpartijen zonder botsing met gemotoriseerd voertuig. Met primaire preventie alleen reduceer je niet een groot deel van de valpartijen.
Actieve promotie?	Vermindert het fietsen, slecht voor volksgezondheid	Vergroot het fietshelmgebruik en vermindert het aantal hoofd-/hersensletels
Draagvlak?	Onvoldoende draagvlak, burgers willen het niet.	Voldoende draagvlak aanwezig of te genereren bij specifieke doelgroepen.
Verplichtstelling?	Vermindert het fietsen, slecht voor volksgezondheid	Is zeker te overwegen voor doelgroepen of voor nieuwe fietscategorieën





Nederlandse ervaringen met vrijwillige promotie

- Breed opgezette kleinschalige interventies (voorlichting, kortingsacties, verschillende organisaties) hebben op korte termijn effect: fietshelmgebruik bij kinderen stijgt
- Lastig om fietshelmgebruik bij kinderen op langere termijn te bestendigen
- Bij kinderen omslagleeftijd ca. 6 jaar
 - Meer zelfvertrouwen, betere fietsvaardigheid → HELM
 - Meer bekendheid met fietsroute naar school → MINDER
 - Oudere schoolkinderen (7-8) dragen geen helm → BELANGRIJK
- Regelstellen fietshelm ouders belangrijk
- Praktische problemen
 - helm combineert niet met haardracht
 - helm niet comfortabel warm weer
 - helm niet passend
 - s' ochtends geen tijd/discipline helm te passen

Internationale ervaringen met vrijwillige helm promotie (Zweden, GB, USA)

- Bron: O'Hare et al. (2004). Bicycle Helmet Use and Effectiveness. Monash University.
- Vrijwillige promotie via:
 - Plaatselijke gemeenschap
 - Scholen
 - Gezondheidsauthoriteiten
- Wisselend succes (vooral in Zweden succesvol, iets minder in Groot-Brittannië)
- Succesfactoren: combinatie van educatieve programma, praktische fietslessen, gratis fietshelmen, en langere looptijd van het programma

Conclusies

- *Wettelijk verplichtstelling reduceert waarschijnlijk fietsmobiliteit in Nederland en past niet zo goed binnen de Nederlandse fietscultuur*
- *Fietshelm niet beleidsmatig negeren*

Citaat uit: Goldenbeld, Ch., Venema, A. en A. Dijkman (1997). Hoelang blijven we de fietshelm nog negeren? Verkeerskunde, nr. 10, p. 32-35.

“De fietshelm biedt bescherming tegen hoofd- en hersenletsel indien men van de fiets valt. De ongevalscijfers geven aan dat we te maken hebben met een gezondheidsprobleem dat niet genegeerd kan worden, en dat niet afgedaan kan worden als het conflict tussen auto's en fietsers. Van overheid en gezondheids- en verkeersveiligheidsorganisaties mag op z'n minst verwacht worden, dat zij naar de fietshelm verwijzen als één van meerdere maatregelen die bescherming kunnen bieden.

Van de verschillende preventiemaatregelen is de aanschaf van een fietshelm een stap die ouders en kinderen zelf kunnen zetten zonder afhankelijk te zijn van andere partijen, een stap die geen grote offers in tijd of geld vraagt, en die werkelijk bescherming biedt bij een botsing of valpartij, ongeacht op welke plek, welk tijdstip of welke route wordt gefietst. Het is daarom niet verbazingwekkend, dat bij een praktische overweging van verschillende preventiemogelijkheden bij ouders, scholen en andere partijen de fietshelm hoog kan scoren.”

Conclusie: Best of both worlds?

- **Fietsen stimuleren en ook: veilig fietsen stimuleren**
- **Primaire preventie** van fietsongevallen is belangrijk
 - hoge kwaliteit fietsinfrastructuur (prestatie-indicatoren)
 - scheiding fietsers overig verkeer
- Secundaire preventie (helm/beschermende kleding) *niet* veronachtzamen: **negeren v.d. fietshelm is niet acceptabel**
- Voor specifieke **doelgroepen** (jonge kinderen, ouderen, elektrische fietsers, toerfietsers) voorlichting over veilig fietsen, over risico's vallen/hoofd-/hersenenletsels en beschermende werking van de fietshelm
- **Vrijwillige promotie** v.d. de fietshelm hoeft niet in strijd te zijn met promotie v.h. fietsen
- **Toekomst:** opblaasbare Hövding helm? word de helm fashionable?



2020: Word de helm ooit fashionable?



Hartelijk dank voor uw aandacht!